

SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIIIa. LEGISLATURA
QUINTO PERIODO

COMISION DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

DISTRIBUIDO Nº 3139 DE 1994

SETIEMBRE DE 1994

COPIA DEL ORIGINAL SIN CORREGIR

ASOCIACION DE CONTROLADORES DE TRANSITO AEREO DEL URUGUAY

VERSION TAQUIGRAFICA DE LA SESION DE LA COMISION DEL DIA 21 DE SETIEMBRE DE 1994

A S I S T E N C I A

Preside	:	**Señor Senador Carlos Bouzas -ad hoc-**
Miembros	:	**Señores Senadores Dante Irurtia y Néstor Moreira Graña**
Invitados especiales	:	**Por la Asociación de Controladores de Tránsito Aéreo del Uruguay, señora Viviana Sosa y señores José Fernández Novelli y Fernando Reyes**
Secretario	:	**Señor Lorenzo A. Saavedra**

---

mar

(Ingresa a Sala la delegación de la Asociación de Controladores de Transito Aéreo del Uruguay)

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado tiene el gusto de recibir a la delegación de la Asociación de Controladores de Tránsito Aéreo del Uruguay, a quienes concedemos la palabra a los efectos de plantear los motivos de su visita.

SEÑOR REYES.- Ante todo, deseamos aclarar que representamos a la Asociación de Controladores de Tránsito Aéreo del Uruguay y a la Asociación de Funcionarios de Aviación Civil, que integramos una Federación de Trabajadores de Aeropuertos en nuestro país.

El tema que motivó nuestra solicitud de audiencia se refiere a la seguridad en los aeropuertos. Los señores senadores habrán tenido oportunidad de tomar conocimiento por la prensa y por la televisión que Uruguay ingresó en una lista negra confeccionada por la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos relacionada con el tema de la seguridad en la navegación aérea. Concretamente, y como consecuencia del incumplimiento de las normas internacionales en esta materia, Uruguay ha sido incluido en una lista negra junto con otros países de Latinoamérica y Africa; inclusive, pudo verse al propio Secretario de Transporte, señor Federico Peña, en el noticiero de la CNN que es difundido por un canal montevidano, anunciando que se iban a imponer restricciones para los vuelos de aquellas aerolíneas que se encontraban en la mencionada lista negra. Esto sorprendió a una parte de la opinión pública, pero no a los trabajadores, que conocemos la situación desde adentro y hace años estamos en la aviación civil. Incluso, ya

denunciamos esta situación en varias oportunidades hace muchos años atrás. Anteriormente se pudo haber pensado de que era una maniobra de los trabajadores con el fin de conseguir un aumento de sueldo o algún beneficio, pero ahora es un Secretario de Estado norteamericano quien nos está llamando la atención sobre el tema de la seguridad en el transporte aéreo.

Asimismo, cabe señalar que la Administración Federal de Aviación está fuera de toda sospecha técnicamente hablando. En realidad, es la agencia estatal norteamericana que se encarga de regular toda la parte de la aviación civil, como ser los permisos, las licencias de los pilotos, las autorizaciones para las operaciones de las distintas aerolíneas, las regulaciones con respecto a la seguridad en los vuelos, lo vinculado a los fabricantes de aviones, etcétera. Entonces, técnicamente la FAA es una de las organizaciones más dinámicas que, reitero, se encuentra fuera de toda sospecha.

Por lo expuesto, este tema que ha surgido ahora en virtud de que nuestra aviación aparece en la lista negra elaborada por dicha organización estadounidense, no nos llama la atención porque, como ya manifesté, lo venimos considerando desde hace años. Incluso, en el repartido que les entregamos a cada uno de los señores senadores, pueden constatar la presencia de un informe de la Federación Internacional de Pilotos de Línea Aérea --que es una especie de órgano asesor de las Naciones Unidas--, en el que se realiza una clasificación de los distintos espacios aéreos y aereopuertos del mundo de acuerdo con las condiciones de seguridad de operación en esos lugares. Es así, que ya en 1992 Uruguay fue clasificado con dos estrellas rojas que equivalen a serias deficiencias en nuestro espacio aéreo y en el Aeropuerto Internacional de Carrasco. Incluso, ese mismo año el Presidente y el Vicepresidente de la Federación Internacional de Asociaciones de Controladores de Tránsito Aéreo visitaron nuestro país, entrevistándose con los Ministros de Defensa Nacional y de Trabajo y

Seguridad Social, como así también con el encargado de la Oficina de Planeamiento y Presupuesto y con los Directores de la Dirección General de Infraestructura Aeronáutica. Por lo tanto, la comunidad internacional de la aviación está al tanto de los problemas de seguridad desde hace bastante tiempo. Asimismo, en la documentación que hemos dejado en poder de esta Comisión, hay un fax que envió la organización que nuclea a todas las aerolíneas comerciales, preocupándose por el tema de los equipos de extinción de incendios y rescate del Aeropuerto Internacional de Carrasco, los que no están de acuerdo con la categoría de los aviones que operan en dicha terminal aérea.

Queda claro, entonces, que se trata de un problema que nos afecta desde hace mucho tiempo y que nosotros hemos tratado de solucionar, sin encontrar eco de parte de las autoridades que administran actualmente la Aviación Civil.

También debemos dejar constancia de que existen carencias con respecto a la seguridad. A pesar de que aquí no se hizo público el informe de la FAA, nosotros estamos en condiciones de señalar que básicamente el mismo refería a tres grandes áreas que son las siguientes: servicio de navegación aéreo o tránsito aéreo, leyes gubernamentales y seguridad en los aereopuertos. Concretamente, son éstos los aspectos sobre los que, según la Administración Federal de Aviación, el Uruguay no está cumpliendo con las normas internacionales de seguridad. Incluso, cada dos años la FAA envía un grupo de técnicos en cada una de estas áreas quienes, con el apoyo y permiso de las autoridades locales, realizan una evaluación de la problemática que existe en cada país.

Luego elaboraban un informe que enviaban al Director de Aviación Civil o al Jefe de los aeropuertos. Lamentablemente, aquí --como en el resto de los países que figuraban en las listas negras-- esos informes no prosperaban, es decir, no se tomaban medidas para solucionar las carencias. Tan es así que la Administración Nacional de Aviación decidió cambiar de estrategia y publicar las listas negras, tratando de conmover a los citados países e intentando establecer restricciones para las aerolíneas, lo que conmovió mucho a PLUNA a pesar de que aún no vuela a los Estados Unidos.

El hecho concreto es que las autoridades de la aviación de nuestro país iniciaron gestiones ante el Ministerio de Relaciones Exteriores, porque consideraron que se trataba de un tema político; además, la Administración Nacional de Aviación no tiene potestades para intervenir en los asuntos internos del Uruguay. Vuelvo a recalcar que desde hace mucho tiempo y con el permiso de las autoridades locales la FA lleva a cabo inspecciones.

Pensamos que lo primero que debemos analizar es si es verdad o no que el Uruguay no cumple con las normas internacionales sobre seguridad y navegación aérea. Creemos que indudablemente hay una cuestión política, ya que conocemos la situación de cerca y viajamos prácticamente dos veces al año para asistir a conferencias internacionales de controladores y pilotos de aeropuertos. También sabemos lo que ocurre en la región. Vemos que en países como Argentina y Ecuador hay problemas similares o peores y, sin embargo, no

están en las listas negras. En Argentina el Gobierno piensa vender los aeropuertos y los norteamericanos tienen interés en que así sea. En Ecuador existe un problema muy grave con respecto a la seguridad aérea. En los últimos diez años hubo 64 accidentes de aviación, lo que representa más de 6 por año. Además existe un problema político porque la agencia estatal que se encarga de la lucha contra las drogas --DA-- tiene radares para el control del narcotráfico, pero también es cierto que hay carencias en la seguridad.

Ya hemos agotado todos los medios para tratar de conmover a las autoridades locales en lo que tiene que ver con este tema, a fin de que se tomen medidas tendientes a mejorar la seguridad porque esto afecta a toda la aviación.

En cuanto al tema de PLUNA a que recién hacía referencia el señor senador Bouzas, señalo que esta compañía pretendió ignorar todos los problemas que había en la seguridad, tratando de mantener sus propios parámetros. Sin embargo, esto también la afecta porque está inmersa en un medio en que la seguridad no es buena y ahora deben recibir las restricciones que impone el Secretario de Estado de los Estados Unidos, señor Peña.

SEÑOR FERNANDEZ NOVELLI.- Sin duda, este problema particular no es más que una alarma que se prende ante una situación que el país está viviendo desde hace un tiempo. Este no es un hecho coyuntural, momentáneo, sino que es fruto de un largo proceso en el que nuestro país no supo encarar el tema de la aviación, que es muy dinámico. Si observamos las formas en que el Uruguay administró la aviación, nos damos cuenta de que aún no se ha encontrado el ámbito en que ésta debe

desarrollarse.

El hecho de que la aviación sea una actividad muy dinámica y cambiante, con un proceso de desarrollo muy acelerado, ocasiona dificultades en un país como el Uruguay que, como todos sabemos, tiene una estructura estatal muy cargada de burocracia. De esa manera, es difícil que pueda dar una respuesta cierta a las necesidades que hoy plantea la aviación.

Se trata de un tema al que, como todos saben, debemos hincarle el diente. Sin embargo, la dinámica de la aviación nos exige estar actualizados en las nuevas técnicas y saber cómo reacciona la comunidad internacional. No tenemos una referencia en la cual basarnos para ver cómo solucionar este tema que, sin duda, es muy difícil. No es una cuestión sobre la que se puedan encontrar referencias, ya que es un asunto muy particular.

En el caso de la aviación, la política y las regulaciones vienen de afuera, responden a la comunidad internacional y eso acarrea dificultades para poder encauzarla.

Pienso que esta alarma que prenden la FAA y la Secretaría de Transporte de los Estados Unidos es suficientemente importante como para decir: Vamos a ponerle un freno a la cosa y a estudiar a fondo el problema, haciendo un análisis exhaustivo donde participen todos los actores y tengamos la posibilidad de poner arriba de la mesa todo, para así poder encontrar soluciones. Si dejamos librado el tema a que sólo algunos sectores con unos pocos participantes lo tomen en serio es probable que le falten patas a la mesa, ya que es fundamental tener acceso a todas las necesidades, dificultades, soluciones y puntos de

vista que esta actividad involucra.

Considero muy importante tener un lugar donde nos podamos reunir todos los actores para encontrar la verdadera solución que este problema requiere. El momento de hacerlo es ahora. Esperamos que esto no pase de ser una alarma, que no se torne más grave y debamos tratar este tema con mucha más urgencia de la que tiene actualmente.

Si los señores senadores desean plantear alguna pregunta en particular, quedamos a su disposición.

SEÑOR REYES.- Quería plantear algunos ejemplos concretos que son fácilmente comprobables y sobre algunos de los cuales hemos traído documentación.

El tema de los bomberos, por ejemplo, es crucial. El equipo de extinción de incendios y de rescates que tiene el Aeropuerto Internacional de Carrasco no es adecuado para la categoría de aviones que hoy operan en él, ya que un Jumbo comúnmente lleva 300 pasajeros y muchas toneladas de combustible. Según los reglamentos internacionales, los equipos de extinción de incendios deben tener determinada velocidad de respuesta y cierta cantidad de elementos extintores pero, lamentablemente, el Uruguay no cumple con eso desde hace mucho tiempo.

El indicador del viento, llamado anemómetro, es uno de los instrumentos fundamentales para la operación de los aviones. Estos aterrizan y despegan contra el viento y tienen una seria limitación para aterrizar con viento de costado o de cola; deben hacerlo cuando están de frente. Hace más de un año que la torre de control del Aeropuerto Internacional de Carrasco no cuenta con un indicador de viento confiable.

El servicio de seguridad del aeropuerto cuenta con 27 funcionarios, lo que da un promedio de 6 personas por turno y por día. Cualquiera que conozca el Aeropuerto Internacional de Carrasco se dará cuenta de que es imposible que 6 personas puedan controlar la seguridad, no sólo del edificio de pasajeros sino también de todas las pistas, calles de rodaje y el predio en general, que es bastante extenso. Reitero que hoy por hoy se cuenta con 6 funcionarios para controlar todo el aeropuerto. Si bien la DGA paga a tres o cuatro funcionarios policiales de la Seccional 18 y también a la Fuerza Aérea para que envíe soldados para cuidar el acceso de algunos de los portones, la seguridad es absolutamente insuficiente.

El hecho de que el Jefe de seguridad tenga una compañía privada precisamente en ese mismo ramo y que vende servicios al propio aeropuerto hace que no sea nada claro el manejo que se hace del tema de la seguridad.

Permanentemente tenemos problemas con perros o caballos que están sueltos en las pistas. Incluso, se dio el caso de un jabalí que, luego de varios días, tuvieron que cazarlo utilizando un helicóptero.

Por otro lado, como los señores senadores tuvieron oportunidad de leer, hace dos años todos los gremios que integramos la Federación realizamos un informe técnico en el que constaban todas las carencias que existen en las distintas áreas relativas a la seguridad. Por ejemplo, puedo destacar el tema de las luces de aproximación, que desde hacía muchos años no eran las adecuadas y hace poco tiempo se terminó de instalar un sistema que está de acuerdo con las normas internacionales. Lamentablemente ya hubo faltantes, pues ingresaron personas al predio del Aeropuerto y robaron las luces que recién se habían colocadas.

Otro ejemplo que puedo dar tiene que ver con un accidente que se produjo hace 8 años, en el que un funcionario de la DGIA que estaba trabajando con las luces de las pista recibió un golpe de corriente. Esta persona sufrió un paro respiratorio y no se la pudo asistir porque el Aeropuerto no contaba con un respirador el cual, hasta el momento, continúa faltando. Como éste podemos citar miles de situaciones que los señores senadores pueden fácilmente comprobar; y estamos dispuestos a proporcionar cualquier tipo de documentación.

A nuestro entender el asunto principal se suscita porque la aviación militar, la Fuerza Aérea está administrando la aviación civil y sucede que tienen parámetros de seguridad diferentes. El piloto militar es entrenado para volar, o sea, subirse a su máquina y cumplir

un objetivo --que puede ser bombardear un lugar--, incluso poniendo en riesgo su vida. Reitero que la aviación civil no tiene nada que ver con la función que cumple la militar. Lamentablemente lo que ha sucedido es que los parámetros de la aviación militar son los que tiñen a la aviación civil. A este respecto puedo citar un caso que sucedió hace dos o tres años. Precisamente, en un curso de seguridad terrestre realizado en el Instituto de Adiestramiento Aeronáutico un oficial utiliza un par de detonadores de granada para mostrarle a sus alumnos y luego de terminar la clase los deja encima del escritorio; el Subdirector del Instituto los encuentra y, cuando se dispone a guardarlos, explotan haciéndole perder varios dedos de una mano y un ojo. Este accidente se da no en cualquier curso, sino en uno de seguridad terrestre dictado en el propio Instituto de Adiestramiento Aeronáutico en donde supuestamente se le está enseñando a los nuevos técnicos el sistema de seguridad.

Reitero que el hecho de que en nuestro país se mezcle el tema de la aviación militar con el de la civil hace que los parámetros de seguridad estén fuera de las normas internacionales.

SEÑOR FERNANDEZ NOVELLI.- Simplemente quería manifestar que solicitamos una entrevista a la Comisión de Defensa Nacional del Senado, cuya confirmación estamos aguardando. Entendemos que también debe estar interesada en este tema.

Nosotros seguiremos informando a la Comisión cuando lo entienda conveniente para poder arribar a una solución.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión quiere agradecer las inquietudes vertidas por la delegación de controladores y trabajadores del

Aeropuerto. Esta información la vamos a poner en conocimiento de los demás integrantes de la Comisión a los efectos de ver cómo continuamos el tratamiento del tema que ya habíamos iniciado con una conversación que mantuvimos con el Directorio de PLUNA, el que en su momento expresó su preocupación por esa resolución que se hizo pública por parte de la Administración Federal de los Estados Unidos porque dicho Organismo aparecía --según palabras de uno de sus técnicos-- pagando los platos rotos de una responsabilidad que no le correspondía. Ellos la hacían recaer en la Dirección de Infraestructura Aeronáutica y en la Dirección Nacional de Aviación Civil que son las que tienen que cumplir las normas a que el señor Reyes hacía referencia, poniendo ejemplos que mostraban que se está por debajo de los mínimos en lo que tiene que ver con la seguridad aeroportuaria.

En la última sesión ordinaria realizada por el Senado realicé un planteamiento sobre este problema, porque me parece que el asunto tiene entidad y que valdría la pena que la Comisión de Transporte y Obras Públicas lo considerara para poder arribar a una solución.

Reitero el agradecimiento por toda la información brindada a esta Comisión.

Se levanta la sesión.

(Es la hora 11 y 47 minutos)